



Jugo 55

Do številnih izboljšav na Zastavinih avtomobilih v zadnjih letih je prišlo zato, da bi ustregli željam tujih naročnikov. To ni seveda nič čudnega, saj to počnojo vsi proizvajalci avtomobilov. Domači kupec, ki mora na avtomobil iz Kragujevca ponavadi čakati tudi leto dni, tako nehoti »ujame« kakšno izboljšavo tudi zase, kar mora kajpak tudi plačati. Tako se je konec septembra začela prodaja juga 55, o katerem kupci pravzaprav niso vedeli veliko, pa so vseeno pohiteli v banke po denar, da bi si priskrbeli čimvišje mesto na seznamu čakajočih. Za tiste, ki so ga že kupili, a ne tudi dobili, in za tiste, ki so še odločajo, smo zbrali nekaj vtisov o tem vozilu po krajši vožnji.

#### PLUS DESET »KONJEV«

Ko avtomobil še nastaja, konstruktorji že predvidijo

## Nekoliko močnejši veter

**Izboljšave zaradi dobre prodaje na zahodnoevropskem trgu – Čimprej je treba zmanjšati porabo 1116-kubičnega motorja – Kmalu tudi različica lux s pomembnejšimi spremembami**

možnost proizvodnje v več različicah. Iz osnovnega se razvije prava paleta modelov, ki se med seboj razlikujejo po zunanjem videzu, notranjosti, moči motorja, opremljenosti in še po čem. Tako je bilo tudi za jugo predvideno, da bo v času proizvodnje doživel več manjših ali večjih sprememb. Ponavadi nas tovarna o bistvenih spremembah obvesti, za manjše po navadi zveemo šele, ko sami prvič sedemo v vozilo. Najnovejši poseg v jugo je vgradnja močnejšega motorja.

Lastniki juga 45 se sprašujejo, zakaj so v jugo vgradili

močnejši motor, če je že njihov avtomobil dovolj hiter in varčen, kajti razliko v prostornini je seveda treba plačati. V Zastavi so nam odgovorili, da je njihov cilj doseči na zahodnem trgu večjo konkurenčnost in zadovoljiti okus izbirnejših kupcev. Želje kupcev je res treba spoštovati, na primer tistih iz Velike Britanije, ki bodo do konca leta 1983 kupili 7.500 jugov, pri čemer smo se lahko prepričali, da angleški naročnik zelo dobro pozna svoj trg in mentaliteto tamkajšnjih kupcev. To, česar si pri nas ne moremo privoščiti – v salonu izbrati vozilo in ga še

isti dan vsega zloščenega odpeljati domov – je na zahodnoevropskem avtomobilskem trgu nekaj povsem običajnega. Močnejši motor pa je samo eden od elementov privabljanja, saj iz povečane moči izhajajo tudi nekatere druge ugodnosti.

Imeli smo možnost, da smo primerjali jugo 45, ki je sicer na testu Avto magazina in ki je





prevozil že prek 30.000 km, in novi jugo 55 s samo kakšnih 150 km v kolesih. Čeprav je šlo za dobro uvožen avto na eni in novo vozilo na drugi strani, pa je primerjava vseeno zanimiva. Predvsem je jugo 55 tišji, ker ima dva izpušna lonca, s

čimer zadošča evropskim zahtevam o hrupu, ki ne sme presegati 80 db. Menjalnik je enak, le da se je spremenilo glavno prestavno razmerje, ki sedaj znaša namesto 17/64 – 3,765 13/53 – 4,077. Zato so tudi pospeški boljši, bolje pa

vozilo vleče tudi v klanec, čeprav je 65 kg težji. Jugo 45 naj bi v tretji prestavi dosegel 105 km na uro, v novem vozilu smo z lahkoto dosegli 120 km na uro v tej prestavi. V četrti prestavi in s sopotnikom v vozilu smo jugo 55 pognali na

prek 150 km na uro. Nekateri lastniki jugov 45 se pritožujejo, češ poln ne zmaguje daljših klancev. Z močnejšim motorjem bi bili zadovoljni, saj so se možnosti premagovanja vzponov povečale z 31 na 33 odstotkov.



#### PORABA SE MORA ZMANJŠATI

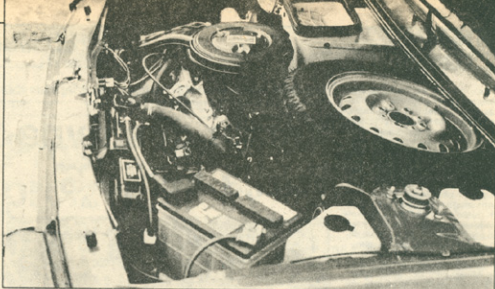
Pričakovali smo, da bo poraba goriva zaradi ugodnejših razmerij med močjo in težo in razmerja v glavnem prestavnem prenosu občutno manjša od porabe pri jugu 45, toda po ECE normah troši jugo 55 pri stalni hitrosti 90 km na uro 5,8 (5,86) litra, pri 120 km na uro 7,6 (8,1) litra, v mestni vožnji pa 8,9 (8,4) litra na 100 km prevožene poti. V oklepajih so podatki za jugo 45, zato lahko ugotovimo, da razlik v porabi skorajda ni, medtem ko porabe za mestno vožnjo ne moremo šteti za kakšen poseben uspeh.

Očitno bi bilo treba motorju priviti pipici, kar pa je, kot smo

zvedeli v razvojnem oddelku Zastave, tudi mogoče izvesti. Poraba se lahko zmanjša ne samo s spremembami v motorju, pač pa tudi z zmanjšanjem teže vozila in zračnega upora. Jugo ima koeficient zračnega upora 0,40, ki pa bi ga z dodatnimi plastičnimi usmerjevalniki zraka, znižanjem karoserije – kot so na primer storili s 101 GT/GTL – in drugimi kolesi ustrezno zmanjšali. Znano je, da je lažje zmanjšati zračni upor na večjih karoserijah kot na skromnejših, kakršna je jugova. Pričakujemo tudi, da se bodo kmalu ugodno končali testi brez kontaktnega sistema vžiga iz domače tovarne Rudi Čajevec, kar naj bi ob petstopenjskem menjalniku (ki je že nared) pri naslednjem modelu zmanjšalo porabo. Vsaka sprememba na avtomobilu je draga, zato moramo potrpeti, dokler je ne zmorejo prenesti v serijsko proizvodnjo. Pričakujemo torej, da bo različica L, ki jo bodo prodajali prihodnje leto, deležna številnihboljšav.

## POČASNA KOOPERACIJA

Kadar se na naši zastavi nekaj pokvari, smo vedno pripravljeno obtoževati tovarno, ne da bi pri tem pomislili, da je za slabo kvaliteto posameznih delov krivi tisti, ki jih je izdelal. Tako bi lahko v projekt postavili zmanjšanje teže na račun denimo akumulatorja, toda sila težko je priti do domačega proizvajalca, ki bi spremljal svetovno tehnologijo v proizvodnji akumulatorjev in bi jih lahko izdelal. Spomnimo se presenečenja, ko smo odprli pokrov motorja lencie prisma in zagledali miniaturno obliše akumulatorja, vendar z dovolj veliko močjo in zmogljivostjo za motor, ki ima 1600 kubikov. Poleg tega je na njemu pisalo, da vzdrževanje ni potrebno. Podobno je tudi z gumami. Čeprav bi jugo 55 bolj ustreza le gume 145/70x13 (ali 145 SR 12), so mu naredili 145 SR 13, ki pa so za tako majhno vozilo videti prevelike.



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna n gib 80x55,5 mm – gibna prostornina 1116 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 40,5 kW (55 KM) pri 6000/min – največji navor 77,5 Nm (7,9 kgm) pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine, blok iz litega železa – ventili v vrsti pod kotom 18° – enojni uplinjač IMP 32 MG-V10 ali wober 32 ICEV 14/250 ali solex C 32 DISA 41 s stopenjsko ročno napravo za vžiganje, omejevalnikom CO<sub>2</sub>, plombiranim vijakom za zmes na minimum, črpalka za pobiranje nezgorelega goriva – mehanska črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom z recirkulacijo plinov iz karterja – zračni filter s papirnatim vložkom – vodno hlajenje v zaprtem sistemu, ventilator s termostatskim prekinjevalnikom na hladilniku – akumulator 122 KC (34 Ah) – alternator 14 V – 33 A – svečke bosna FE 65 P, championin N 9 Y, marelli CW 7 LP ali bosch W 70.

**Preloži moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, ročnica na tleh – prestavna razmerja: 3,583, 2,235, 1,454, 1,042, nazaj 3,714 – diferencial s poševnim ozobljenjem, prestava 17/64 – 3,765.

**Kolesa:** jeklena, prešana platišča 4,5x13 – radialne gume 145 SR 13 – pritisk spredaj 1,6, zadaj 1,8 bara.

**Voz in obese:** kombi-limuzina – tri vrata – 4/5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih kolesih, spredaj enojna prečna vodila, vzmetni nogli, prečni stabilizator, zadaj trikotna prečna vodila, prečna listnata vzmet, teleskopski blažilniki.

**Zavore:** dvokrožni sistem – spredaj kolturna zadaj bobnaste – omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema.

**Mere in teže:** dolžina 3,490 m – širina 1,542 m – višina 1,390 m – medosna razdalja 2,150 m – kolotek spredaj 1,308 m, zadaj 1,295 – teža praznega vozila 790 kg – dovoljena obremenitev 400 kg – dovoljena celotna teža 1190 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 500 kg, z zavoro 800 kg – dovoljena obremenitev streh 50 kg

**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 38 litrov – karter s filtrom 4,25 litra – menjalnik in diferencial 3,15 litra – hladilni sistem 6,5 litra

**Zmogljivosti:** največja hitrost (tovarna) 145 km na uro – pospeški od 0 do 100 km na uro 20,7 sek., poraba goriva po ECE normi: 5,8/7,6/8,9 litra na 100 km prevožene poti.

V Zastavi se očitno še niso odločili, da bodo novi izdelek uradno prikazali novinarjem. Na to misel nas je napeljal hrup, ki ga povzročila izpušni lonec, stikalo za sireno ni vedno delovalo, volan je imel večji hod, kot bi ga smeli imeti, platenica plina se je nekje zataknila, pa je imel motor v praznem teku preveč vrtljajev, vetrobranskega stekla nismo uspeli oprati, saj je črpalka za vodo iztiskala le zračne mehurčke. Skratka, manjkal mu je resen prvi servis, na katerem bi odpravili vse te in še druge morebitne pomankljivosti. Prepričan pa sem, da vsi tisti kupci, ki bodo jugo 55 dobili za tovarniško ceno 260.000 din, o tem ne bodo toliko razmišljali kot tisti, ki so s 1. oktobrom morali za to vozilo odšteti 310.000 din. Sicer pa bomo za mnenje o avtomobilu zvedeli takrat, ko bo Zastava vozila dostavila vsem čakačim kupcem in pristo oblikovala ceno zanje.

Razen po napisu jugo 55, ki je zadaj, se izboljšana različica od osnovnega modela ne razlikuje ne po zunanosti ne po notranosti. Če bo nekdo po vsej sili hotel jugo 55 primerjati z zastavo 101 GT/GTL 55, ker je dražji, moramo povedati, da so nas predstavniki Zastave opozorili, da je to trenutno stanje in da bodo cene v kratkem usklajene.